



## Hans Stimmann: 15 anni di urbanistica a Berlino

Denis Bocquet

### ► To cite this version:

| Denis Bocquet. Hans Stimmann: 15 anni di urbanistica a Berlino. 2007. halshs-00128729

**HAL Id: halshs-00128729**

**<https://shs.hal.science/halshs-00128729>**

Submitted on 2 Feb 2007

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



BERLINO. Col finire del 2006 e il pensionamento di Hans Stimmann, all'età di 65 anni, si è conclusa a Berlino una pagina importante dell'urbanistica recente. Il personaggio ha, in effetti, dominato la scena berlinese per più di 15 anni e le sue scelte, sia architettoniche che di pianificazione, hanno dato alla capitale tedesca il suo nuovo volto, da Potsdamer Platz alla riqualificazione del centro storico e delle periferie.

Nato nel 1941 a Lubecca, Stimmann aveva inizialmente ricevuto una formazione da muratore. Nel 1965 ottiene un diploma d'ingegnere-architetto, completato con una prima specializzazione a Francoforte. Nel 1970 si trasferisce a Berlino e completa la propria formazione professionale. Nel 1975 s'iscrive al dottorato di Pianificazione urbana e regionale dell'Università tecnica. Questo primo periodo berlinese è per lui occasione di un precoce inserimento nei dibattiti urbani, che si conclude con il conferimento del titolo di dottore di ricerca nel 1977.

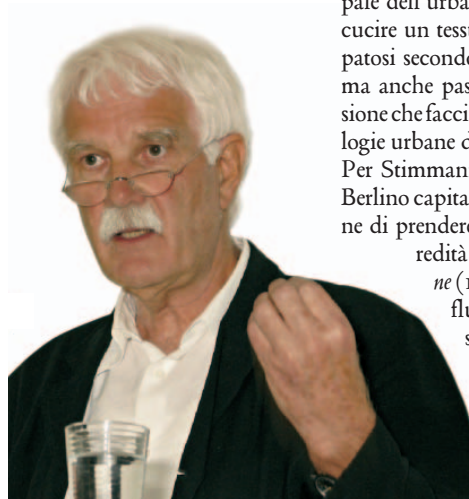
Già dal 1969 Stimmann è membro del partito socialdemocratico (SPD), e ne diventa presto uno dei massimi esperti in materia urbana. Nonostante il suo trasferimento ad Amburgo, dove ottiene nel 1980 un posto di ricercatore presso l'Istituto di pianificazione urbana e regionale della locale Università tecnica, resta per tutta la prima metà degli anni ottanta molto attivo nel campo della riflessione sull'avvenire di Berlino. In un'epoca in cui la città diventa il terreno di una ricca sperimentazione architettonica e urbana per una nuova generazione di architetti e urbanisti, una stagione che culmina con l'Internationale Bauausstellung (IBA) del 1987, Stimmann riesce ad affermarsi come punto di riferimento per l'ala dell'SPD e l'ambito degli architetti che si pronunciano a favore di un dialogo con i colleghi comunisti di Berlino Est.

Si deve dire che a Est era in atto, sin dal 1979, un cambiamento rilevante nella concezione teorica delle trasformazioni urbane, in netta rottura con i principi attuati dal 1953 e che, sia politicamente che concretamente, il momento poteva sembrare favorevole a scambi di esperienze nella sistemazione di una città dove ancora i ruderi segnavano il paesaggio urbano. Al periodo di distruzione massiccia dei resti della città bom-

HANS STIMMANN È ANDATO IN PENSIONE

# Il muratore che ha dominato la scena di Berlino per 15 anni

*Gli esordi, i precedenti e un bilancio della sua attività di direttore del servizio di pianificazione urbana della città-stato*



In alto, edificio per abitazioni nei pressi di Checkpoint Charlie (Peter Eisenman e Jaquelin Robertson, 1981-1986); a fianco, masterplan di Berlino per le aree IBA di Friedrichstadt Sud e Tiergarten Sud, 1984; sopra, Hans Stimmann

partecipare ai dibattiti del suo tempo con numerose pubblicazioni, riprende alcuni dei principi prioritari dell'IBA e li inserisce nella sua visione di una città meno «duale» di quanto spesso si af-

ferma. Per lui, il compito principale dell'urbanista non è solo ricucire un tessuto urbano sviluppato secondo direzioni diverse, ma anche passare a una dimensione che faccia i conti con le ideologie urbane del XX secolo.

*«Per Stimmann, la nuova fase di Berlino capitale è occasione di prendere le distanze dall'eredità della Carta di Atene e dalla sua influenza sull'urbanistica sia comunista che capitalista. L'importante, per lui, è trovare una soluzione alla perdita di sostanza del tessuto urbano e di sviluppare la città in relazione con il suo passato. L'idea di città di Stimmann dialoga così con i piani di Schinkel e di Hobrecht, più che con le teorie moderniste, da cui si distacca nettamente»*

fermi. Per lui, il compito principale dell'urbanista non è solo ricucire un tessuto urbano sviluppato secondo direzioni diverse, ma anche passare a una dimensione che faccia i conti con le ideologie urbane del XX secolo.

Per Stimmann, la nuova fase di Berlino capitale è quindi occasione di prendere le distanze dall'e-

redità della Carta di Atene (1933) e dalla sua influenza sull'urbanistica sia comunista che capitalista.

L'importante, per lui, è trovare una soluzione alla perdita di sostanza del tessuto urbano e di sviluppare la città in relazione con il suo passato. L'idea di città di Stimmann dialoga così con i piani di Schinkel e di Hobrecht, più che con le teorie moderniste, da cui si distacca nettamente.

Già nel 1991-1992 impone un insieme di regole per la riqualificazione urbana e la costruzione nel centro storico che contribuisce a dare il volto alla Berlino d'oggi: l'innovazione architettonica dovrà esprimersi senza mettere in discussione la trama ereditata e le linee generali del paesaggio urbano che ne derivano (altezza massima da 22 a 30 metri, allineamenti, facciate). Per Potsdamer Platz, egli impone una visione che non rompe con la trama della Berlino ottocentesca e costringe gli architetti ad accettare un quadro molto rigido. Chi non accetta, come Koolhaas, viene emarginato. Dal 1996 al 1999 lavora prima alla redazione, poi alla promozione politica, del suo grande piano per Berlino. Il momento chiave di questa politica è il voto da parte del Senato di Berlino, nel 1999, di quel che viene chiamato il *Planwerk Innenstadt*. Si tratta in sostanza di un'estensione del principio applicato finora nel centro storico: il concetto di «città europea» impone regole ancorate all'Ottocento.

In quindici anni, nonostante le

nomico che non ha mai corrisposto alle aspettative e alle speranze del 1989-1990, quando si pensava che Berlino stesse per conoscere una nuova fase di espansione demografica ed economica, Stimmann è riuscito a trovare appoggi in ambienti sia politici, federali e locali, che economici. Sebbene alcuni gruppi d'investitori abbiano rinunciato a grandi progetti, dal World Trade Center di Hilde Léon e Konrad Wohlhage al progetto di Kleihues per Oranienburgerstrasse, si può dire (perché è stato anche suo lavoro, fatto spesso in salita) che Stimmann sia riuscito a convincere molti investitori che questa Berlino aveva un futuro.

Egli è anche riuscito a fare sì che Berlino resti un capitolo a parte nel panorama professionale mondiale, una città in cui lavora il Gotha degli architetti (o almeno quelli che accettano le sue regole), come ai tempi dell'IBA. Gran parte dei quartieri di *Plattenbau*, l'edilizia popolare di Berlino Est, sono inoltre stati rinnovati, e le esperienze di partecipazione cittadina, malgrado i limiti dell'esercizio, sono andate avanti. Ma non sono mancate le critiche sul ruolo di Stimmann nel fare di Berlino una città conservatrice in materia architettonica. Perché lo spazio tra referenza al passato (conservazione) e visione retrograda (reazione) è sottile, e perché non si può dire che Stimmann sia sempre riuscito a restare dalla parte giusta. Si può anche discutere la sua difficoltà a inventare nuovi spazi pubblici. Anche Potsdamer Platz, in fin dei conti, deve più il suo spazio pubblico al commercio che alla pianificazione pubblica. Quanto al trattamento dei quartieri di edilizia pubblica, da Märktisches Viertel (Ovest) a Marzahn (Est), si è affidato più all'efficienza della politica sociale che alle soluzioni architettoniche. Affinché Berlino continui a fare sognare gli architetti di tutto il mondo resta, insomma, per il suo successore, il compito di riuscire a reintrodurre una dose di maggiore creatività in un quadro ormai consolidato.

□ DENIS BOCQUET

bardata nel 1945 e d'imposizione della nuova trama dell'urbanistica socialista, ispirata a principi di separazione delle funzioni e di disegno *ex novo* di una matrice urbana, era succeduta una seconda era attorno al concetto di «ricostruzione».

Per Stimmann, in linea con le direttive del suo partito, questa è l'oc-

casione per avviare contatti con i colleghi al di là del muro. Da ricercatore conduce così dal 1980 al 1985 un importante progetto di studio sulle prime esperienze di riqualificazione urbana a Berlino Est, che diventa pretesto di incontri sia formali (a livello di scambi

tra il partito comunista della Germania Democratica e l'SPD) sia informali con l'ambiente urbanistico di Berlino Est. Stimmann lavora in particolare con Roland Korn, uno dei massimi responsabili della svolta urbanistica in atto oltre il muro. Visita a più riprese i cantieri delle prime sei zone d'intervento di riqualificazione a Mit-

te, Prenzlauer Berg, Friedrichshain e lungo la Frankfurter Allee. Ma questo metodo non piace: né a Est, dove la costruzione teorica di una nuova politica urbana non deve portare a negare i principi stessi di Berlino Est capitale auto-referenziale della Repubblica Democratica, che si sviluppa su se stessa senza pensare all'Ovest, né a Ovest, dove Stimmann non riesce a convincere gli ambienti organizzativi dell'IBA dell'importanza dell'attuazione di una riflessione urbana che possa includere Berlino Est. L'IBA di Josef Paul Kleihues resterà orientata su una prospettiva più strettamente occidentale e non risponderà alle speranze di Stimmann o di Hämer di vedere inseriti nelle riflessioni sulla città da ricostruire con nuovi principi urbanistici, come la partecipazione o la ricostruzione critica, gli insegnamenti della ricerca sull'Est, né le prospettive politiche e urbane che ne derivano.

Nel 1986, dopo questa intensa ma alla fine poco soddisfacente esperienza (anche se cruciale per la seconda parte della sua carriera), Stimmann torna sul Baltico e diventa responsabile dell'urbanistica nella sua città natale, Lubecca. Quando alla fine del 1989 cade il muro, tutto cambia. Quando nel



PAOLO PORTOGHESI A TREVISO

# Un Quartiere Latino sul Sile

Completato il recupero, commissionato da Fondazione Cassamarca, dell'ex ospedale di Santa Maria dei Battuti, e destinato a Università, residenze e commercio



Sopra, la nuova piazza dell'Università vista dal ponte pedonale sul fiume Sile; sulla sinistra, l'angolo del palazzo dell'Umanesimo Latino; sulla destra, il corpo laterale dell'Università. In alto, lo spazio pedonale interno: sulla destra i corpi residenziali, sullo sfondo l'ex Ospedale medievale, attraversato dall'ingresso nord al complesso (fotografie di Lorenzo Capellini). A destra, planimetria dell'intervento



ra quando, con il trasferimento dei primi reparti, l'ospedale è stato via via abbandonato, con una progressiva esclusione dell'area alla vita cittadina. Con l'avvio, nel 1999, dei lavori di recupero, successivi alla chiusura delle ultime attività sanitarie (1998), il processo s'inverte. La decisione di riportare in città una struttura universitaria (presente per un breve periodo in epoca medievale), destinando a sede dei corsi di Giurisprudenza, Statistica e Lingue, il Palazzo della Dogana Vecchia, operativo dal settembre 2001 (a cui si abbina, sulla sponda meridionale del Sile, la sede provvisoria di Economia e Commercio presso alcuni corpi della ex caserma Pietro Micca), ha ricollocato l'area al centro dei flussi cittadini. Con la riapertura di alcuni percorsi pedonali interni e l'abbattimento di alcuni edifici non significativi, si è predisposta una ragnatela di attraversamenti focalizzati sulla grande piazza aperta sul Sile, affiancata dal ramo stombinato del fiume Cagnan e prospiciente il ponte pedonale (progettato sempre da Portoghesi, ad arcata unica in legno, segnata da quattro obelischi alle estremità) che collega le due strutture universitarie.

Il disegno architettonico rispecchia un atteggiamento rassicurante nei confronti delle aspettative formali. In stretto accordo con la Soprintendenza, il progetto di restauro segue «una metodologia analitica, differenziata secondo il valore delle singole parti del complesso edilizio». Così Portoghesi in parte strizza l'occhio alla storia cittadina (la lavorazione del ferro battuto delle ringhiere delle scale dei blocchi residenziali dei controsoffitti dei passaggi pubblici che riprendono i disegni degli affreschi del XIV secolo; la scansione delle aperture verticali che, «come note sul pentagramma», citano lo Scamozzi; gli arredi delle sale universitarie di sicura adesione: Frank Lloyd Wright, Alvar Aalto, Giovanni Michelucci) e in parte dà maggior vigore al proprio disegno organico, come nei collegamenti verticali interni ispirati alle scale ad albero di Mario Riboldi. La precisa cura progettuale dei restauri e dei nuovi volumi non salva però la facciata settentrionale di Palazzo Bortolan (ora Palazzo dell'Umanesimo Latino, sede del Centro internazionale di Studi Universitari di Alta Cultura dell'Umanesimo Latino, voluto dalla committenza) dalla superposizione di tre canne fumarie in alluminio, che spiccano incongruamente.

□ JULIAN W. ADDA

## Progetti in corso a Treviso e dintorni

Se alcuni edifici vengono recuperati, altri sono demoliti e sostituiti. La periferia si allarga e sviluppa nuove forme residenziali. Ecco una serie non esaustiva di progetti, che tenta tuttavia di restituire uno spaccato dello stato di fatto.

Mentre il **Centro polifunzionale Dal Negro** (oggetto di un **Programma integrato di riqualificazione urbana**) rappresenta un intervento minuto a ridosso delle mura (cfr. il numero scorso, p. 18), il **Programma integrato di riqualificazione urbanistica, edilizia e ambientale ex Appiani** opera a una scala ben più vasta (7 ettari), prevedendo l'insediamento di numerose strutture legate ai servizi (trattative sono in corso con Unindustria, Camera di commercio locale, Confartigianato, Questura, Università), dalle notevoli volumetrie. Avviato nel 2004, sono previste varie fasi di consegna, tra il 2008 e il 2010. Il **progetto di recupero dell'ex Ospedale psichiatrico Sant'Artemio** copre un'area di 70 ettari destinati a parco urbano e prevede, oltre agli uffici provinciali e relativi servizi, un teatro, una chiesa, una nursery, un ostello, un museo e una fermata del servizio ferroviario metropolitano regionale. La conclusione del cantiere, aperto il 20 novembre, è prevista nel 2009. Il progetto di riqualificazione della centralissima **Isola della Pescheria**, cuore della vita comunitaria, riprende l'originaria organizzazione degli spazi, cura il rifacimento della pa-

vimentazione in trachite e definisce le struttura fissa che copre i banchi del mercato, in acciaio, vetro e legno; la sagoma ricorda la forma delle chiatte, tipiche barche da trasporto in laguna veneta. A pochi chilometri dal centro, si lavora all'**ampliamento dell'aeroporto Antonio Canova**. I primi studi risalgono al 1996, l'inaugurazione è prevista nei primi mesi dell'anno.

In periferia, a **Dosson di Casier**, un Piano attuativo, successivo a un concorso indetto dal Comune nel 1998, si oppone alla frammentazione degli edifici isolati in lotti, proponendo isole in cui i volumi edilizi sono progettati insieme agli spazi aperti di pertinenza al fine sia di costituire insiemi unitari e riconoscibili, sia di gerarchizzare i sistemi della viabilità e del verde. Ogni isola viene progettata da progettisti diversi, che partono dalla base comune del concorso. A **Ponzano**, altro comune della cintura, l'ampliamento della scuola elementare (inaugurata il 16 dicembre), con annessa una nuova palestra e un percorso pedonale pubblico riconfigurano lo spazio pubblico del paese, confuso da un'espansione frammentaria e irregolare. Il progetto per l'ampliamento dell'asilo nido (in periferia cittadina, lungo la statale che porta a Padova) attua lo stesso concetto protettivo: il volume volta le spalle al fronte stradale e invita i bimbi verso il giardino interno. □ **J. W. A. con la collaborazione di Paolo Panetto**

### □ Piruea ex Appiani, Treviso



Studio Botta, Lugano; committente: Fondazione Cassamarca; 236.000 mc (146.000 a destinazione pubblica direzionale, 90.000 a destinazione privata direzionale, commerciale, residenziale); impresa: consorzio d'impreses Treviso Maggiore (Carron, Biasuzzi, De Eccher); 2004 - in corso.

### □ Nuova sede Amministrazione provinciale, ex Ospedale Psichiatrico Sant'Artemio a Treviso



Toni Follina, Treviso; committente: Provincia; 128.500 mc; impresa: Setten Genesis (capogruppo Ari); 2006 - in corso.

### □ Ampliamento e ristrutturazione aeroporto Antonio Canova (San Giuseppe) a Treviso



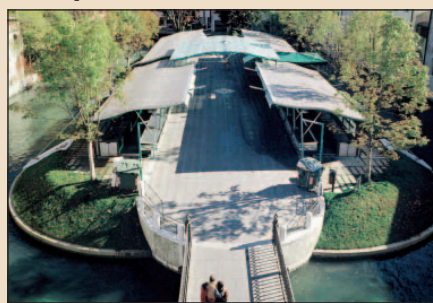
Studio Mar, Venezia; committente: AerTre spa; 13.950 mq; 1996 - in corso.

### □ Residenze convenzionate a Dosson di Casier



Marta Baretto, Sara Carbonera, Elena Olivo, Treviso; impresa: Flli Paccagnan Spa; 2001-2004; foto: Francesco Castagna.

### □ Riqualificazione dell'Isola della pescheria a Treviso



Toni Follina, Treviso; committente: Comune; 1.350 mq; 1999-2002.

### □ Residenze a patio (nella foto) e PEEP a Dosson di Casier



Amaca architetti associati, Treviso; committente: GMT srl, Treviso; 5.000 mc e 13.000 mc; impresa: Sartor costruzioni sas; 2003-2005 e 2000-2004.

### □ Ampliamento scuola elementare e nuova palestra a Paderno di Ponzano Veneto



Made associati, Treviso; committente: Comune; 1.020 mq; impresa: Clea sc, Campolongo Maggiore; 2004-2006.

### □ Ampliamento Asilo nido integrato «G. Appiani» a Treviso



Made associati, Treviso; committente: IPAB «G. Appiani»; 1.620 mc; impresa: Edilnord srl; 1999-2003; foto: Alessandra Chemollo.

TREVISO. Con la presentazione al X Salone dei Beni Culturali di Venezia (1°-3 dicembre) del volume *Paolo Portoghesi. L'Università e il Quartiere Latino nel centro storico di Treviso* (a cura di Mario Anton Orefice, edito da Marsilio), che segue l'inaugurazione dello scorso 2 ottobre, si è conclusa formalmente la consegna alla città del recupero del comparto edilizio dell'ex ospedale di Santa Maria dei Battuti, su progetto dello stesso Portoghesi. Denominato ora Quartiere Latino per via della sua destinazione universitaria, il programma prevede anche una congrua quota residenziale e com-

merciale, prolungando così il tessuto funzionale urbano del centro storico.

Localizzato nel suo settore meridionale e aperto sulle sponde del fiume Sile, il comparto comprende sia gli edifici storici dedicati all'assistenza sanitaria, risalenti al XIV secolo (affacciati verso il nucleo urbano più antico), sia quelli destinati a servizi, come il Palazzo della Dogana Vecchia, risalente al XVII secolo e rivolto sul porto fluviale. Nel tempo, l'attività ospedaliera si è ampliata a tutti gli stabili dell'area, dando origine a numerose modifiche edilizie perdurate fino al secondo dopoguerra.

### □ News dal Kilometro rosso

Il 6 dicembre è stata posata la prima pietra del polo **Innovation and Technology Central Laboratory** (ITCLab), il nuovo centro di ricerca e innovazione del Gruppo Italcementi. Progettato da **Richard Meier** su una superficie di 11.000 mq di cui 7.500 adibiti a laboratori di ricerca, dovrebbe essere inaugurato nei primi mesi del 2009 (cfr. «Il Giornale dell'Architettura», n. 40, maggio 2006, p. 24). L'ITCLab è un tassello importante del Parco scientifico del Kilometro rosso (392.000 mq, con 90.000 mq di superficie coperta) nato, su masterplan di Jean Nouvel, alle porte di Bergamo lungo l'autostrada **A4 Milano-Venezia**, al cui interno troveranno spazio iniziative multidisciplinari di ricerca, promosse da società private ed enti pubblici, che dovrebbero occupare entro i prossimi 10 anni circa 3.000 persone. Il Parco, ora in fase di realizzazione, è caratterizzato da una quinta architettonica in alluminio estruso di colore «rosso corsa Ferrari» che, con un'altezza di 10 m, corre lungo l'autostrada e raggiungerà, a lavori ultimati, un chilometro di lunghezza, su cui si attesteranno tutti gli edifici del complesso. Ai primi di novembre era stato presentato alla Triennale di Milano il **Centro delle Professioni**, situato nel cuore del Parco e progettato dal milanese **studio Blast** (Luca Bombassei, Simona Traversa e Franz Siccardi), attento alla sostenibilità energetica. L'edificio, dotato di una superficie di 9.000 mq e il cui completamento è previsto per fine anno, è destinato ad accogliere una serie di servizi: formazione, consulenza aziendale, societaria e organizzativa, contrattualistica internazionale, tutela della proprietà intellettuale e brevettazione, servizi di assistenza per la promozione e il finanziamento della ricerca, il trasferimento tecnologico, la progettazione, l'ingegneria e il design.



ROMA. Fra dieci anni la città avrà una metropolitana tutta nuova, la linea C, o, come la definisce spesso il sindaco Walter Veltroni, la «metro-archeologica». La linea C passerà, infatti, sotto il centro di Roma, e il fatto in sé non è nuovo. Nella capitale esistono già due linee, la A e la B, che corrono sotto monumenti e piazze celebri, dal Colosseo al Circo Massimo, da piazza di Spagna a piazza Barberini.

La linea B è del 1939 e per realizzarla si scavò una trincea larga quanto un campo di calcio che sconvolse l'intero centro storico distruggendo qualsiasi reperto archeologico. Con la linea A le cose cambiarono: lo scavo del tunnel della metro partì in un primo momento con le tradizionali trincee a cielo aperto ma ben presto, per le proteste dei cittadini, si de-

LA NUOVA LINEA C

## Roma scava per la «metro-archeologica»

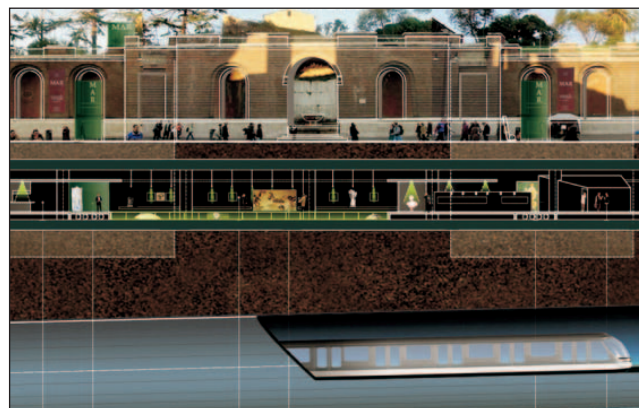
*Il sindaco Veltroni ha assicurato che nessun reperto archeologico di pregio sarà toccato per far posto alla metro; semmai, sarà questa a spostarsi*

cise di utilizzare la tecnica del «foro cieco»: uno scudo meccanico, la cosiddetta «talpa», perforò il terreno nel sottosuolo, a livello delle argille.

La metro C, che conterà su un finanziamento misto tra Stato, Regione e Comune, costerà 3 miliardi. Sarà lunga 25,5 km (17,6 in sotterraneo, 8,9 in superficie), avrà 30 nuove stazioni e collegherà

entro il 2015 piazzale Clodio, dove sorge la città giudiziaria, alla borgata Pantano, all'estrema periferia sud-est della capitale. Sarà senza macchinisti, guidata da un grande cervellone centrale. A occuparsi della costruzione della nuova tratta è Roma Metropolitana, società controllata dal Comune e guidata da Chicco Testa. La città storica è ampiamente at-

traversata dalla linea. Dalla basilica di San Giovanni in Laterano il tunnel piegherà verso il Colosseo, passando sotto via dei Fori Imperiali, piazza Venezia, corso Vittorio Emanuele, incrociando i quartieri sei e settecenteschi del centro storico e monumenti come la Chiesa Nuova, San'Andrea della Valle, la Cancelleria apostolica. Una talpa, quin-



Sezione su via dei Fori Imperiali con l'ipotesi di museo archeologico ipogeo che raccoglie i materiali ritrovati durante gli scavi

di, perforerà di nuovo il sottosuolo storico, come per la metro A, ma non distruggerà le ville romane affrescate come racconta Fellini in *Roma*; da Roma Metropolitana dicono che passerà talmente sotto terra (30 m), che le interferenze con gli strati archeologici saranno minime, tranne, ovviamente, in corrispondenza delle stazioni, ma ciò che preoccupa di più sono i possibili cedimenti degli edifici che si troveranno sopra le gallerie: anche a trenta metri, infatti, il sottosuolo di Roma è argilloso e inconsistente.

All'insegna del *politically correct*, nell'estate scorsa sono stati aperti in varie zone del centro e della periferia una serie di cantieri archeologici preliminari col compito di verificare, proprio nei luoghi prescelti per le stazioni e i servizi, la consistenza dei resti archeologici. Si tratta di zone «ad alto rischio», e infatti i reperti non si sono fatti attendere, anche alle quote che gli archeologi definiscono più «alte», ovvero gli strati medievali e rinascimentali.

Per tranquillizzare gli animi il sindaco Veltroni ha organizzato una visita lampo ai cantieri di scavo il 27 ottobre scorso, illustrando a un piccolo drappello di giornalisti l'andamento delle ricerche e assicurando che nessun reperto archeologico di pregio, si trattasse di una *domus* o di una statua imperiale, sarà toccato per far posto alla metro. Semmai si sposterà la metro, anzi: sotto via dei Fori Imperiali si pensa a un museo ipogeo che accolga i materiali ritrovati durante i lavori.

«I cantieri archeologici aperti», ha spiegato Veltroni, «sono quelli che riguardano la tratta piazza Venezia-piazzale Clodio; siamo arrivati a quota cinque metri a piazza Venezia e si dovrà arrivare a undici per avere risultati chiari. Ci muoviamo rispettando Roma e siamo fortunati perché veniamo da una cultura diffusa della tutela del patrimonio. Chi fa la metropolitana a Roma sa che c'è l'archeologia, chi fa tutela sa che Roma deve svilupparsi perché è una grande capitale. Un appesantimento del traffico è fisiologico, ma il lavoro va avanti con velocità. L'accelerazione che Roma Metropolitana aveva annunciato essere possibile, si è ora contrattualizzata: nel febbraio 2011 apriremo 21 stazioni, tutta la tratta da Pantano a San Giovanni; è una rivoluzione per Roma e la sua periferia».

Guardando le mappe della metro, compresi i prolungamenti previsti per le linee A e B, oltre alla nuova tratta D (quest'ultima allo stadio di progettazione iniziale), ci si accorge che interi ambiti resteranno ancora tagliati fuori dai progetti di Roma Metropolitana: vale per le vastissime aree, densamente popolate, tra le vie consolari maggiori, come la Cassia e la Flaminia, ma anche per le aree più a sud della capitale, come i quartieri periferici limitrofi alla via Pontina o l'intero agglomerato di Ostia, vera città satellite della capitale. La linea C collegherà comunque aree importanti come la Borghesiana, Centocelle, Finocchio, Alessandrino e i quartieri rasenti la via Casilina al centro storico della città.

□ TOMMASO STRINATI

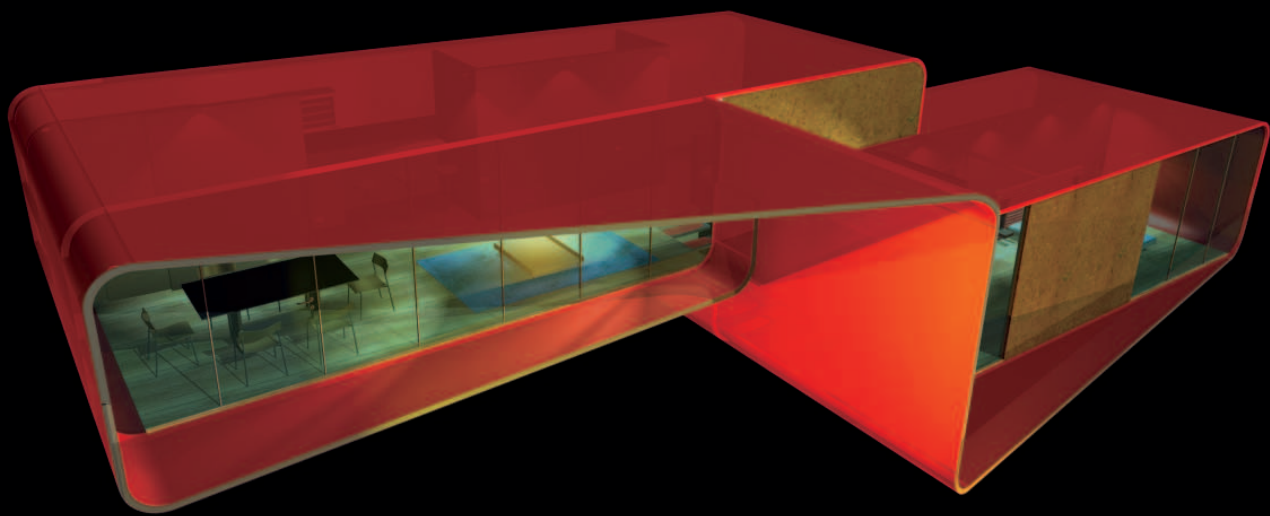
### □ Quasi pronto a Perugia il minimetrò automatico

Dopo circa dieci anni dalle prime ipotesi di realizzazione, trascorsi quattro dall'avvio dei lavori, a breve, con un leggero ritardo, comincerà il preesercizio dell'innovativo Minimetrò automatico di Perugia, realizzato con la direzione



artistica dello studio di Jean Nouvel. È la prima realizzazione d'un interessante impianto derivato da tecnologie funiviarie. Si sta ora riflettendo sull'apparato grafico e la segnaletica: una buona proposta, completa di nuovo carattere ad hoc, è stata abbozzata recentemente durante un apposito workshop alla locale Università per Stranieri. Terminato l'arredo delle stazioni, i convogli in servizio inizieranno ad animare il lungo serpente rosso (nella foto) trasportando gli utenti probabilmente a partire dalla seconda metà del 2007. □ G.T.

## GRAPHISOFT® ARCHICAD 10 a Virtual Building Solution



### E SE...

- potessi modellare e creare forme con una **libertà** mai provata prima, con la possibilità di modificare gli elementi da qualsiasi vista tu desideri?
- potessi disporre automaticamente di disegni tecnici **accurati**, anche per le soluzioni formali più complesse?
- un nuovo e completamente **sistema integrato** di impaginazione e di pubblicazione rendesse il tuo lavoro fluido in tutto il ciclo di vita del progetto?
- nuovi metodi **intuitivi** per la selezione e l'interazione semplificassero il tuo carico di lavoro quotidiano, aggiungendo una maggior funzionalità e maggior controllo?

■ ArchiCAD introducesse un'intuitiva navigazione 3D simile ad un **videogame** ed un sistema di esplorazione del progetto in grado di renderlo "vivo"?

■ tutti i dati importanti, sia grafici che numerici, fossero sempre a **portata di mano** per esserti d'appoggio quando ne hai bisogno o per fornirti dei riscontri concreti?

■ estesi elementi di controllo integrati - come un Navigatore, un Organizzatore e degli Indici - ti consentissero una costante **supervisione** del tuo progetto?

### E SE MAGARI COMINCIASSI ADESSO?

■ Sì, inviatemi il CD-Rom gratuito di ArchiCAD 10.

Ai sensi della legge 196/2003 autorizzo il trattamento dei miei dati personali per l'invio di informazioni tecniche e commerciali sui prodotti Cigraff dal vostro rivenditore di fiducia.



www.cigraff.com

Distributore:  
Cigraff S.r.l.  
Via Orsato, 38 -  
30175 VE/Marghera  
Tel. 041 932 388  
Fax 041 920 031  
www.cigraff.com

Nome e Cognome

Ditta/Studio

Via

Tel.

Professione

Cap.

Città

e-mail

G.A. 06